



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.3.2007
KOM(2007) 94 wersja ostateczna

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Transeuropejska sieć transportowa

Sprawozdanie z wdrażania wytycznych w latach 2002-2003,

przewidziane w art. 18 decyzji 1692/96/WE

{SEK(2007) 313}

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie.....	3
Kontekst polityczny.....	3
Wdrożenie	5
Rozdział 1.....	5
1.1 Wdrożenie w kategoriach ogólnych.....	5
1.2 Wdrożenie w zależności od rodzaju transportu i sektora.....	6
1.2.1 Sieć drogowa TEN-T	6
1.2.2 Sieć kolejowa TEN-T.....	6
1.2.3 Sieć wodna śródlądowa TEN-T	6
1.2.4 Porty sieci TEN-T	7
1.2.5 Porty lotnicze sieci TEN-T.....	7
1.2.6 Sieć transportu kombinowanego	7
1.2.7 Systemy zarządzania ruchem i nawigacyjne.....	7
Rozdział 2.....	8
2.1 Zagadnienia horyzontalne	8
2.1.1 Interoperacyjność	8
2.1.2 Badania i rozwój	8
2.1.3 Ochrona środowiska.....	9
Rozdział 3.....	9
3.1 Ogólna ocena wdrożenia sieci TEN-T w okresie 2002 – 2003.....	9
3.2 Projekty priorytetowe.....	11
3.3 Źródła finansowania.....	12
3.3.1 Budżet sieci TEN-T.....	12
3.3.2 Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR).....	12
3.3.3 Fundusz Spójności	12
3.3.4 Fundusz ISPA.....	13
3.3.5 Pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego	13
3.3.6 Ogólna ocena źródeł finansowania	13
Wniosek.....	14

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY, PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Transeuropejska sieć transportowa

Sprawozdanie z wdrażania wytycznych w latach 2002-2003,

przewidziane w art. 18 decyzji 1692/96/WE

WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie zawiera ocenę rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) po wprowadzeniu wytycznych w sprawie TEN-T ustanowionych w decyzji 1692/96/WE¹. Wytyczne tworzą ogólne ramy odniesienia dla wdrażania sieci i identyfikują projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, które mają być zrealizowane przed 2010 r. Zakresem wytycznych są objęte następujące rodzaje transportu: sieci transportu drogowego, kolejowego i wodnego śródlądowego, autostrady morskie, porty morskie i porty wodne śródlądowe, porty lotnicze oraz inne punkty wzajemnych połączeń między sieciami modalnymi, jak również systemy zarządzania ruchem i nawigacyjne.

Artykuł 18 ust. 3 decyzji nakłada na Komisję obowiązek sporządzania co dwa lata, przy pomocy państw członkowskich, sprawozdania z wdrażania wytycznych.

Niniejsze sprawozdanie obejmuje dwuletni okres od 2002 r. do końca 2003 r. Dane dotyczące inwestycji podane w sprawozdaniu odnoszą się do „starych” i „nowych” państw członkowskich oraz do Bułgarii i Rumunii. Dokonano w nim częściowego rozróżnienia między państwami UE-15², UE-10³ oraz UE-2⁴ a UE-27 (wszystkie trzy grupy państw).

KONTEKST POLITYCZNY

W lipcu 1996 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Wytyczne w sprawie TEN-T stanowią ogólnie ramy odniesienia dla wdrażania sieci i identyfikacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Rada Europejska na posiedzeniu w Essen w 1994 r. nadała szczególne znaczenie czternastu takim projektom.

We wrześniu 2001 r. Komisja przyjęła białą księgę „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzję”. W świetle coraz gorszych zatorów komunikacyjnych i rosnących zewnętrznych kosztów transportu, Komisja opowiedziała się za tym, aby we wspólnej

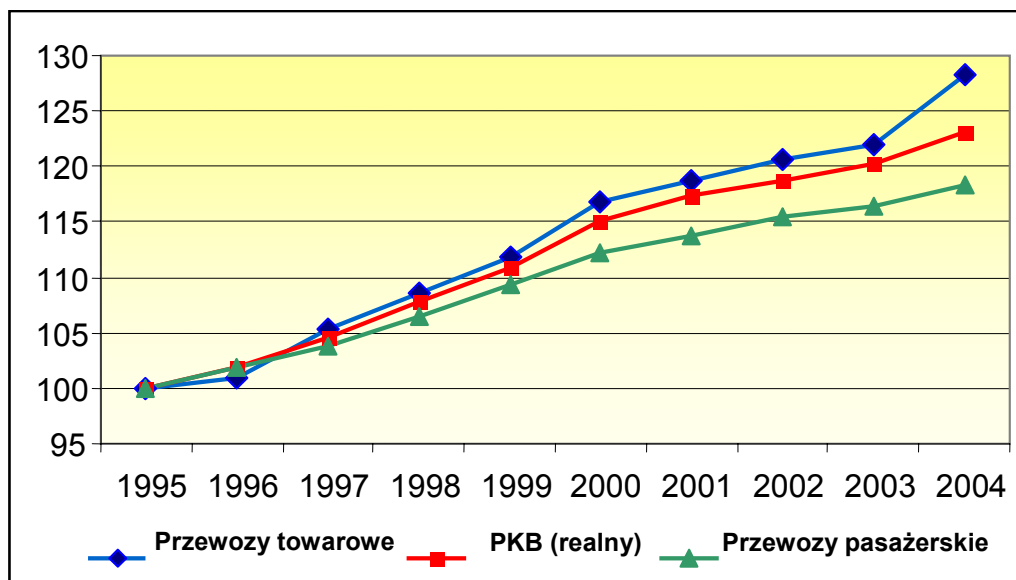
¹ Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz.U. L 228 z 9.9.1996

² Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Niderlandy, Niemcy, Luksemburg, Portugalia, Szwecja, Włochy i Zjednoczone Królestwo

³ Cypr, Estonia, Litwa, Łotwa, Malta, Polska, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia i Węgry,

⁴ Bułgaria i Rumunia

polityce transportowej położyć większy nacisk na przegląd możliwości zmiany sposobu transportowania jako na drogę w kierunku zrównoważonego transportu. Ogólnie rzecz biorąc, wzrost przewozów pasażerskich nie następuje tak szybko jak wzrost PKB, natomiast przewozy towarowe rosną w szybciej niż PKB. W praktyce wzrost przewozów drogowych następuje w przybliżeniu w takim samym tempie jak PKB, podobnie jak przewozy w transporcie morskim i lotniczym.



Zapotrzebowanie na transport a wzrost PKB od 1995 r. do 2004 r. w UE 25⁵

W dniu 22 maja 2001 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły decyzję nr 1346/2001/WE⁶ zmieniającą wytyczne w sprawie TEN-T w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, podkreślając multimodalny wymiar sieci dając wyraz rozwojowi sytuacji w ostatnim czasie.

W październiku 2001 r. Komisja wystąpiła z wnioskiem dotyczącym zmiany decyzji 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Wniosek z pewnymi zmianami został zatwierdzony przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Ponieważ w Radzie nie nastąpił postęp prac nad wnioskiem, Komisja postanowiła zaproponować bardziej obszerne zmiany do wytycznych i powołała Grupę Wysokiego Szczebla (GWS) pod przewodnictwem byłego wiceprzewodniczącego Komisji p. Van Mierta, składającą się z przedstawicieli UE 27 i Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W dniu 1 października 2003 r., Komisja przedstawiła nowy wniosek, będący uzupełnieniem wniosku z 2001 r., który powstał w wyniku prac GWS i uwzględnił uwagi Parlamentu Europejskiego, zgłoszone w pierwszym czytaniu. Zgodnie z zaleceniami GWS, w decyzji wytypowano 30 priorytetowych projektów o istotnym znaczeniu

⁵ Źródło: EU energy and transport in figures 2005 (UE – energia i transport w liczbach, 2005 r.) – Rocznik statystyczny, wydanie kieszonkowe.

⁶ Decyzja nr 1346/2001/WE zmieniająca decyzję 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III (Dz.U. L 185/1 z 2001 r.)

dla ruchu międzynarodowego. Priorytetowe projekty obejmują również projekty w nowych państwach członkowskich.

W kwietniu 2004 r. Parlament Europejski i Rada decyzją nr 884/2004/WE⁷, zmieniającą decyzję nr 1692/96/WE, przyjęły poprawione wytyczne. W zmienionych wytycznych nadaje się większy priorytet kluczowym projektom, przeznacza się ograniczone fundusze na projekty będące przedmiotem europejskiego zainteresowania – na przykład odcinki transgraniczne i bariery naturalne – i wyznacza się perspektywy czasowe ich zakończenia do 2020 r.

Wobec ogólnego zamierzenia, jakim jest zapewnienie stałej mobilności osób i towarów, należy wprowadzić mechanizmy wsparcia dla rozwoju autostrad morskich między państwami członkowskimi, w celu zredukowania zatorów komunikacyjnych na drogach i/lub zwiększenia dostępności do państw i regionów peryferyjnych lub wyspiarskich.

WDROŻENIE

Dla potrzeb niniejszego sprawozdania, fundusze przeznaczone na wdrożenie TEN-T w 2002 r. i 2003 r. zostały przeanalizowane pod kątem poszczególnych projektów i państw członkowskich, ze szczególnym uwzględnieniem projektów priorytetowych. W celu monitorowania rozwoju sieci TEN-T sporządzono prognozy dotyczące inwestycji związanych z fizycznym wdrażaniem TEN-T w okresie od 2004 r. do 2020 r.

Łączne nakłady inwestycyjne na rozwój sieci TEN-T w UE-27 w dwuletnim okresie 2002 – 2003 wyniosły w przybliżeniu 82 miliardów EUR.

Z ogólnej oceny źródeł inwestycji w TEN-T, podejmowanych w tym okresie, wynika, że z publicznego finansowania na poziomie krajowym pochodziło około 78 % środków. To źródło finansowania razem z pożyczkami udzielonymi przez EBI miało zdecydowanie największy udział w inwestycjach dotyczących sieci TEN-T realizowanych w okresie 2002 – 2003: z obu źródeł pochodziło ponad 90 % środków na inwestycje dotyczące sieci TEN-T.

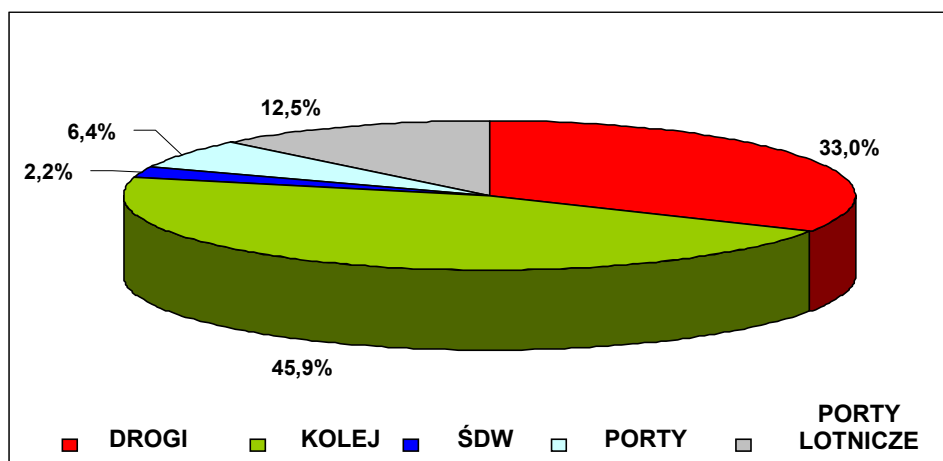
ROZDZIAŁ 1

1.1 Wdrożenie w kategoriach ogólnych

Łączne nakłady finansowe na inwestycje dotyczące sieci TEN-T w UE-27 wyniosły 38,5 miliarda EUR w 2002 r. i 43,8 miliarda EUR w 2003 r.

Jeżeli chodzi o rodzaje transportu, inwestycje w okresie 2002 – 2003 koncentrowały się na transporcie kolejowym (46 %), w następnej kolejności dotyczyły transportu drogowego (33 %), portów lotniczych (12 %), portów (6 %) i śródlądowych dróg wodnych (2 %). Proporcje te nie zmieniły się w istotnym stopniu w porównaniu do proporcji z lat 1998 – 2001.

⁷ Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej Dz.U. L 201 z 7.6.2004



Rysunek 2: Inwestycje w zależności od rodzaju transportu w 2002 r. i 2003 r.

1.2 Wdrożenie w zależności od rodzaju transportu i sektora

1.2.1 Sieć drogowa TEN-T

Zgodnie z definicją podaną w wytycznych, sieć drogowa TEN-T obejmuje autostrady i inne drogi wysokiej jakości. W UE-27 długość sieci drogowej TEN-T, obejmującej zarówno drogi istniejące, jak i planowane, wynosi około 95 700 km – 74 500 km dróg istniejących i 21 200 km dróg planowanych w perspektywie czasowej do 2020 r.

Łączne nakłady finansowe na inwestycje dotyczące sieci drogowej TEN-T w UE-27 wyniosły 11,53 miliarda EUR w 2002 r. i 15,61 miliarda EUR w 2003 r. (ogółem 27,14 miliarda EUR w okresie 2002 – 2003). W okresie 2002 – 2003 średnia roczna wartość inwestycji dotyczących dróg nieco wzrosła w porównaniu z wartością inwestycji w latach poprzednich.

1.2.2 Sieć kolejowa TEN-T

Łączna długość sieci kolejowej TEN-T w UE-27 wynosiła w przybliżeniu 83 300 km w 2003 r. Długość linii dużych prędkości, wraz z liniami nowymi i zmodernizowanymi, wynosiła 9 600 km w 2003 r., a linii dla konwencjonalnego transportu kolejowego – 73 700 km.

Łączne nakłady finansowe poniesione na inwestycje dotyczące sieci kolejowej TEN-T w UE-27 wyniosły 18,82 miliarda EUR w 2002 r. i 18,92 miliarda EUR w 2003 r. (ogółem 37,74 miliarda EUR w okresie 2002 – 2003).

1.2.3 Sieć wodna śródlądowa TEN-T

Sieć wodna śródlądowa TEN-T obejmuje rzeki, kanały oraz różne odgałęzienia i łączniki. Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy. Oznacza to możliwość przepłynięcia dla statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,50 m.

W UE-27 państwami, które posiadają drogi wodne śródlądowe należące do sieci TEN-T są: Austria, Belgia, Finlandia, Francja, Niemcy, Litwa, Luksemburg, Niderlandy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Słowacja, Węgry, Włochy, Bułgaria i Rumunia.

Łączna długość istniejącej⁸ sieci wodnej śródlądowej TEN-T w UE-27 w 2003 r. wynosiła około 14 100 km. Głównymi osiami w tej sieci są Ren, Men i Dunaj. Dunaj tworzy jedną z najważniejszych części sieci w UE 10 i UE 2.

Łączne nakłady finansowe poniesione na inwestycje dotyczące sieci wodnej śródlądowej TEN-T w UE-15 wyniosły 892 miliony EUR w 2002 r. i 943 miliony EUR w 2003 r. (ogółem 1 835 milionów EUR w okresie 2002 – 2003).

1.2.4 Porty sieci TEN-T

Decyzja nr 1346/2001/WE⁹, zmieniająca wytyczne z 1996 r. w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III, została przyjęta przez Parlament Europejski i Radę w dniu 22 maja 2001 r. W decyzji stwierdza się, że punkty wzajemnych połączeń, w tym porty morskie, porty śródlądowe oraz terminale intermodalne, stanowią warunek wstępny integracji różnych rodzajów transportu w ramach sieci multimodalnej.

Łączna wartość inwestycji dotyczących portów TEN-T w UE-27 wyniosła 2,66 miliarda EUR w 2002 r. i 2,64 miliarda EUR w 2003 r. (ogółem 5,30 miliarda EUR w okresie 2002 – 2003).

1.2.5 Porty lotnicze sieci TEN-T

Na sieć portów lotniczych TEN-T składa się około 350 portów lotniczych. Sześćdziesiąt największych portów lotniczych obsługuje ponad 80 %¹⁰ wszystkich pasażerów i ponad 90 % pozawspółnotowego ruchu międzynarodowego.

Łączne nakłady finansowe na inwestycje dotyczące portów lotniczych TEN-T w UE-27 wyniosły 4,55 miliarda EUR w 2002 r. i 5,73 miliarda EUR w 2003 r. (ogółem 10,28 miliarda EUR w okresie 2002 – 2003). Ponieważ inwestycja dotycząca portu lotniczego Malpensa, w ramach priorytetowego projektu nr 10, została zakończona w 2001 r., średnia roczna wartość inwestycji w okresie 2002 – 2003 była mniejsza w porównaniu do danych liczbowych dla 2000 r. i 2001 r.

1.2.6 Sieć transportu kombinowanego

Transeuropejska sieć transportu kombinowanego obejmuje linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne, nadające się do transportu kombinowanego i żeglugi, które pozwalają na transport towarów na duże odległości oraz intermodalne terminale wyposażone w urządzenia umożliwiające dokonywanie przeładunków tranzytowych pomiędzy liniami kolejowymi, śródlądowymi drogami wodnymi, morskimi szlakami żeglugowymi i drogami. Uwzględnia się w niej również tabor kolejowy. Celem włączenia transportu kombinowanego jest podkreślenie multimodalnego wymiaru sieci.

1.2.7 Systemy zarządzania ruchem i nawigacyjne

Wytyczne dotyczące TEN-T obejmują infrastrukturę telematyczną dla systemów zarządzania ruchem oraz usługi w zakresie informacji o ruchu. Celem jest zapewnienie interoperacyjności i ciągłości usług transgranicznych.

⁸ Dane liczbowe dotyczące śródlądowych dróg wodnych w budowie lub planowanych nie są uwzględnione w danych liczbowych dotyczących istniejącej sieci śródlądowych dróg wodnych;

⁹ Op. cit.: 6

¹⁰ Op. cit.: 5

Program działania na rzecz zastosowania telematyki w transporcie drogowym, zatwierdzony przez Radę Ministrów w 1997 r., został opracowany przez Komisję Europejską przy pomocy zespołu przedstawicieli wysokiego szczebla ze wszystkich państw członkowskich. We wnioskach – dotyczących badań i rozwoju, harmonizacji technicznej, koncentracji i koordynacji, finansowania i uregulowań prawnych – wytypowano pięć priorytetowych dziedzin: usługi informacyjne oparte na systemie RDS-TMC, elektroniczny system poboru opłat za przejazd, zarządzanie wymianą danych/informacji o ruchu, HMI (systemy sterowania operatorskiego) oraz architektura systemu. Inne priorytetowe zastosowania dotyczą informacji i wskazówek przed podróżą i w czasie podróży, sterowania ruchem między miastami i ruchem miejskim, operacji i kontroli, transportu zbiorowego, zaawansowanych systemów bezpieczeństwa pojazdów/kontroli oraz operacji pojazdów komercyjnych.

W Białej księdze w sprawie polityki transportowej, opublikowanej w 2001 r., zapowiedziano również, że Komisja przedstawi wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu poboru opłat za korzystanie z sieci drogowej w celu wsparcia prac nad ogólną polityką cenową w okresie od 2001 r. do 2010 r. Ta dyrektywa ma pierwszorzędne znaczenie dla interoperacyjności – dyrektywa w sprawie interoperacyjności elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z sieci drogowej we Wspólnocie¹¹ – oraz ciągłości usług transeuropejskiej sieci drogowej (TERN).

ROZDZIAŁ 2

2.1 Zagadnienia horyzontalne

2.1.1 Interoperacyjność

Jednym z celów TEN-T jest interoperacyjność sieci krajowych. Interoperacyjność sieci kolejowych powinna integrować systemy krajowej kolei konwencjonalnej i szybkiej, w celu zwiększenia efektywności usług międzynarodowych, które tym samym staną się konkurencyjne. Większa interoperacyjność, tzn. możliwość przejazdu pociągów przez granice krajowe bez konieczności zatrzymywania, nawet mimo różnic technicznych, w znacznym stopniu przyczynia się do zwiększenia pracy przewozowej i zmniejszenia kosztów operacyjnych.

2.1.2 Badania i rozwój

Badania i rozwój należą do jednej z szerokich dziedzin działania, objętych wytycznymi w sprawie TEN-T. W ramach piątego programu ramowego (1998 – 2002) i szóstego programu ramowego (2002 – 2006) na rzecz badań, rozwoju technologicznego i demonstracji, zainicjowano wiele kluczowych działań objętych odrębnymi, szczegółowymi programami, takich, jak zrównoważona mobilność i intermodalność, transport lądowy i technologie morskie, wydajne systemy energetyczne i usługi dla obywateli.

W szczególności, program badawczy dotyczący transportu wniósł wkład do polityki UE w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej poprzez wsparcie planowania i finansowania programu inwestycji oraz rozwoju nowej infrastruktury i usług. Zostały opracowane metody

¹¹ Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Tekst mający znaczenie dla EOG), Patrz Dz.U. L 166 z 30.4.2004

oceny i narzędzia programowe wspomagające twórców polityki w przeprowadzaniu oceny wpływu różnych planów rozwoju infrastruktury. Poddano również ocenie nowe rozwiązania w zakresie bardziej efektywnego funkcjonowania sieci i terminali.

2.1.3 Ochrona środowiska

Zrównoważony rozwój i ochrona środowiska naturalnego są ważnymi zagadnieniami przekrojowymi, mającymi ogromne znaczenie dla rozwoju sieci TEN-T, a także dla innych zagadnień horyzontalnych. W odniesieniu do różnych kwestii środowiskowych związanych z transportem podjęto już zobowiązania międzynarodowe i wprowadzono normy i zalecenia.

W art. 8 wytycznych 1692/96 stwierdza się, że w trakcie pracy nad projektami i podczas ich realizacji państwa członkowskie muszą brać pod uwagę zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego i dokonywać oceny oddziaływania na środowisko naturalne (EIA) projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, które będą realizowane, zgodnie z przepisami dyrektywy 85/337/EWG i dyrektywy 92/43/EWG. Państwa członkowskie mają obowiązek uwzględniania wyników ocen oddziaływania na środowisko podczas przygotowywania projektów, również tych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej.

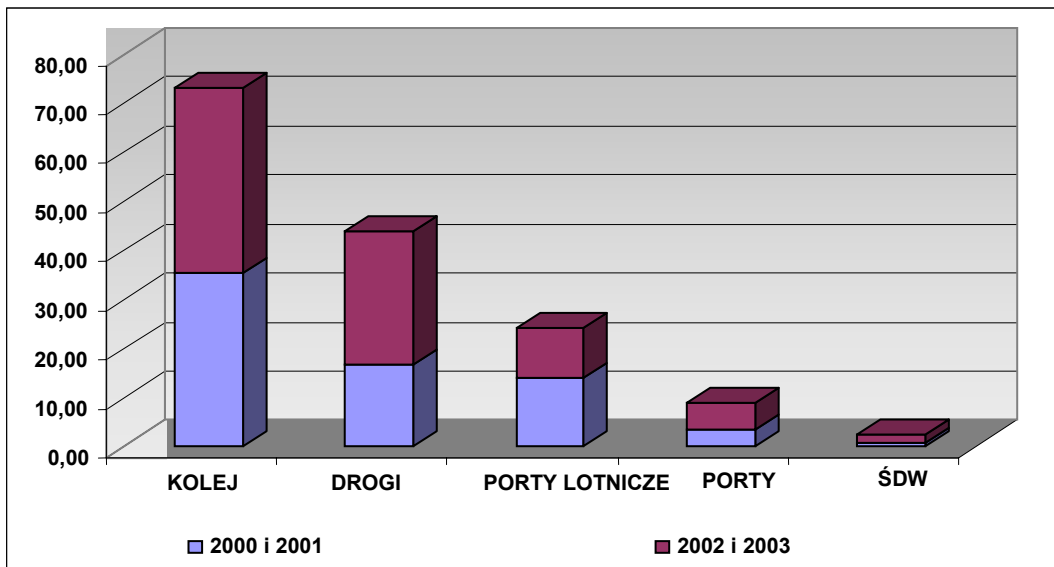
Przepisy dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA) wprowadzono we Wspólnocie dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko. Państwa członkowskie powinny dokonać transpozycji przepisów tej dyrektywy do prawa krajowego do lipca 2004 r. Dyrektywa stosuje się do wszystkich planów i programów dotyczących transportu, które dają początek przyszłym planom i programom.

ROZDZIAŁ 3

3.1 Ogólna ocena wdrożenia sieci TEN-T w okresie 2002 – 2003

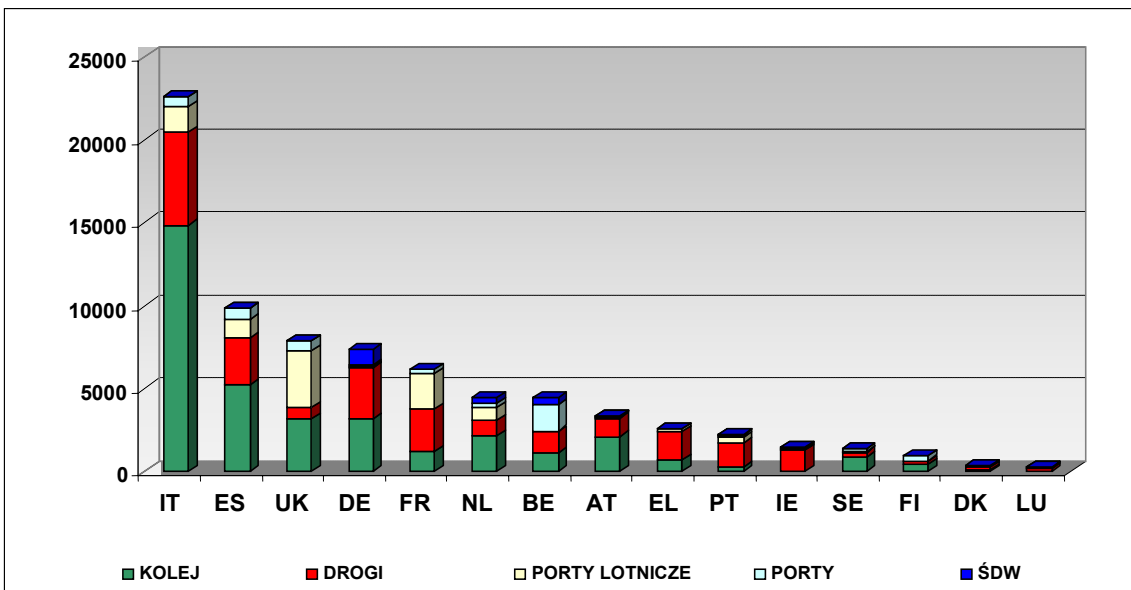
Łączne nakłady finansowe poniesione w UE-27 na inwestycje związane z rozwojem sieci TEN-T w okresie 2002 – 2003 wyniosły 82,3 miliarda EUR.

Większość środków przeznaczono na inwestycje dotyczące kolei (około 38 miliardów EUR), następne pozycje zajęły inwestycje dotyczące dróg (około 27 miliardów EUR) i portów lotniczych (około 10 miliardów EUR).

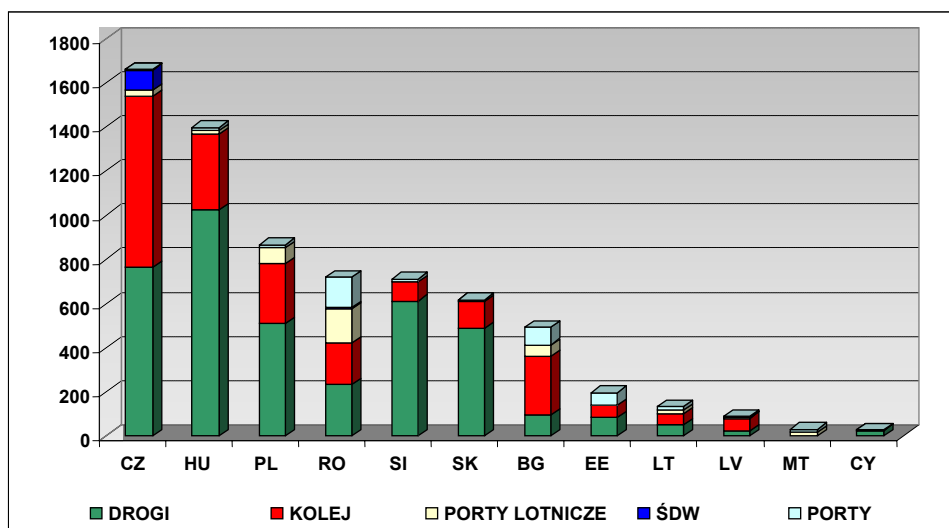


Rysunek 3: Inwestycje dotyczące sieci TEN-T w UE-27 w 2000 r. i 2001 r. w porównaniu z inwestycjami w okresie 2002-2003, w miliardach EUR

Do państw, które poniosły największe nakłady inwestycyjne w okresie 2002 – 2003 należą: Włochy (22,56 miliarda EUR), Hiszpania (9,88 miliarda EUR), Zjednoczone Królestwo (7,91 miliarda EUR), Niemcy (7,39 miliarda EUR) i Francja (6,20 miliarda EUR).



Rysunek 4: Inwestycje dotyczące sieci TEN-T według państw i rodzajów transportu w UE-15 w 2002 r. i 2003 r., w milionach EUR



Rysunek 5: Inwestycje dotyczące sieci TEN-T według państw i rodzajów transportu, w UE-10 i UE-2 w 2002 r. i 2003 r., w milionach EUR

Do państw w UE-10 i UE-2, które poniosły największe nakłady inwestycyjne w okresie 2002 – 2003 należą: Republika Czeska (1,66 miliarda EUR), Węgry (1,40 miliarda EUR) i Polska (0,87 miliarda EUR).

3.2 Projekty priorytetowe

Transeuropejskiej sieci transportowej dotyczy wiele projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Niektóre z nich mają szczególne znaczenie dla Unii Europejskiej ze względu na swoją skalę, rolę we wspieraniu handlu między poszczególnymi państwami i wzmacnianiu spójności Unii, bądź zakres, w jakim pomagają w koncentrowaniu przepływów ruchu dalekobieżnego na przyjaznych dla środowiska rodzajach transportu.

W ramach wytycznych z 1996 r.¹² uwzględniono 14 priorytetowych projektów, które miały być zrealizowane do 2010 r. W dniu 29 kwietnia 2004 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły wytyczne z 2004 r.¹³, obejmujące 30 projektów priorytetowych, które mają być zakończone do 2020 r.

Przed końcem 2003 r., zakończono realizację trzech projektów priorytetowych:

- PP9 Oś kolejowa Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlandia, Zjednoczone Królestwo) w latach 1989 – 2001.
- PP10 Port lotniczy Malpensa (Mediolan, Włochy) w latach 1995 – 2001.
- PP11 Stałe połączenie Öresund (Dania, Szwecja) w latach 1992 – 2001.

Do końca 2004 r. nakłady inwestycyjne na realizację projektów priorytetowych wyniosły 88,5 miliarda EUR. Pozostałe nakłady finansowe na realizację tych projektów w okresie 2005–

¹² Op. cit.: 1

¹³ Op. cit.: 7

2020 wyniosą około 252 miliardy EUR. A zatem, łączne nakłady inwestycyjne i nakłady inwestycyjne na realizację projektów priorytetowych, zgłoszone przez państwa członkowskie w 2004 r., w całym okresie 1996 – 2020 wyniosą około 340 miliardów EUR. Jeżeli w przyszłości państwa członkowskie skoncentrują się na finansowaniu inwestycji w ramach projektów priorytetowych, te projekty mogą być zakończone przed 2020 r.

3.3 Źródła finansowania

Oprócz finansowania krajowego (przez organy publiczne), część inwestycji dotyczących sieci TEN-T jest współfinansowana z różnych funduszy wspólnotowych, takich jak budżet sieci TEN-T, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej (ISPA), a także ze środków udostępnianych przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI). Te źródła wsparcia mają swoje szczególne kryteria kwalifikacji, cele i warunki finansowania. Pewna liczba projektów, głównie w sektorach portów lotniczych i portów, otrzymuje fundusze z sektora prywatnego.

3.3.1 Budżet sieci TEN-T

W okresie 2002 – 2003 z budżetu sieci TEN-T pochodziło łącznie 1,19 miliarda EUR. Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi sieci TEN-T, znaczną część środków finansowych przeznacza się na koleje i stanowią one 49,6 % całkowitego wsparcia sieci TEN-T w tym okresie. Ponadto, w okresie 2002 – 2003 ponownie zwrócono uwagę na znaczenie systemów globalnej nawigacji satelitarnej (GNSS). Na finansowanie systemu Galileo przeznaczono łącznie kwotę 250 milionów EUR (21,0 %), a 52,4 milionów EUR (4,4 %) na związany z nim projekt dotyczący europejskiego geostacjonarnego systemu pokrycia nawigacyjnego (EGNOS).

3.3.2 Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)

W 2002 r. i 2003 r. EFRR dostarczył wsparcia na rzecz inwestycji w infrastrukturę TEN-T w obszarach kwalifikujących się do finansowania w ramach celów 1 i 2. W przeciwieństwie do innych wspólnotowych funduszy, zarządzanie EFRR ma charakter zdecentralizowany i zostało powierzone państwom członkowskim. Dane z rejestrów prowadzonych na poziomie Wspólnoty na mocy rozporządzeń obejmujących okres 2000–2006 nie pozwalają na rozgraniczenie w każdym roku wydatków poniesionych na cele związane z siecią transeuropejską i niezwiązane z tą siecią, na przykład, w dziedzinie transportu. Zatem szczegółowe i rzetelne dane liczbowe dotyczące wydatków poniesionych w ramach projektów dotyczących TEN, pokrywanych z środków pochodzących z EFRR, są obecnie niedostępne i wszelkie przytaczane dane należy traktować jako najlepsze dostępne dane szacunkowe.

Na podstawie informacji o środkach przydzielonych na lata 2000–2006 (cele 1 i 2), podanych w dokumentach państw członkowskich dotyczących programowania, łączną kwotę środków wyasygnowanych z EFRR w całym okresie na wszystkie inwestycje dotyczące transportu, w tym wydatki związane z TEN i niezwiązane z TEN, szacuje się na 34,1 miliarda.

3.3.3 Fundusz Spójności

Łączny budżet Funduszu Spójności na lata 2000–2006 wynosił 28,2 miliarda EUR. W przybliżeniu połowę tej kwoty przeznaczono na finansowanie projektów dotyczących transportu, które odgrywają zasadniczą rolę w rozwoju sieci TEN-T. W okresie 2002 – 2003

około 3,03 miliarda EUR z Funduszu Spójności przeznaczono na finansowanie projektów dotyczących infrastruktury transportowej w Grecji, Portugalii, Hiszpanii i Irlandii¹⁴.

3.3.4 Fundusz ISPA

Instrument przedakcesyjnej polityki strukturalnej (ISPA), wspierając inwestycje w priorytetowych dziedzinach Wspólnoty, do których należą transport i środowisko naturalne, przyczynił się do przygotowania przystępujących państw Europy Środkowej i Wschodniej. W przypadku projektów dotyczących infrastruktury transportowej, ISPA wspomagał budowę i remont infrastruktury transportowej i jej włączenie do sieci transportowych UE. Łączny wkład funduszu ISPA na rzecz projektów dotyczących transportu w 2002 r. i 2003 r. wyniósł 1,06 miliarda EUR.

3.3.5 Pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego

EBI finansuje wiele projektów związanych z siecią TEN-T pod warunkiem, że uzyskają one pozytywną ocenę pod względem aspektów technicznych, finansowych i środowiskowych i że są zgodne z celami UE.

Pożyczki EBI charakteryzują się przede wszystkim tym, że pokrywają do 50 % kosztów projektów. Inną ich zaletą w porównaniu do kredytów udzielanych przez większość banków komercyjnych jest to, że mają one dłuższy okres spłaty. Ponadto, pożyczki EBI są udzielane bez konieczności ponoszenia opłat ubezpieczeniowych związanych z danym projektem, ponieważ EBI wymaga zabezpieczenia pożyczki w formie gwarancji.

W 2002 r. i 2003 r. EBI udzielił pożyczek na kwotę sięgającą niemal 12 miliardów euro, a w okresie 2004 – 2010 udostępni około 50 miliardów EUR na pożyczki przeznaczane na finansowanie projektów dotyczących sieci TEN-T.

3.3.6 Ogólna ocena źródeł finansowania

Można wyciągnąć wniosek, że krajowe środki publiczne w dużym stopniu przyczyniły się do sfinansowania znacznej części inwestycji dotyczących sieci TEN-T w okresie 2002 – 2003. Łącznie z środkami prywatnymi stanowiły one 78 % ogólnych nakładów finansowych poniesionych na inwestycje dotyczące infrastruktury TEN-T. Chociaż trudno jest określić dokładną kwotę finansowania prywatnego (z uwagi na to, że trudno jest uzyskać dane dotyczące inwestycji w infrastrukturę w sektorze prywatnym (np. porty i porty lotnicze), można jednak uznać, że stanowi ono stosunkowo niewielką część całego finansowania.

W związku z tym, krajowe finansowanie publiczne jest w dalszym ciągu głównym źródłem środków na realizację projektów związanych z siecią TEN-T.

Wsparcie ze strony EBI w okresie 2002 – 2003 było drugim największym źródłem finansowania, z którego pochodziło niemal 12 miliardów EUR w formie pożyczek (14,6 %). Środki otrzymane z funduszy Wspólnoty (Funduszu Spójności, EFRR, ISPA i budżetu sieci TEN-T) były stosunkowo niewielkie. Ich udział wynosił od 1,2 % (EFRR), 1,3 % (ISPA), 1,4 % (budżet sieci TEN-T) do 3,7 % (Fundusz Spójności).

¹⁴ Źródło: Komisja Europejska; sprawozdanie roczne dotyczące Funduszu Spójności za 2002 r., COM (2003) 697 i sprawozdanie roczne dotyczące Funduszu Spójności za 2003 r., COM (2004) 766

Tabela 1: Źródła finansowania sieci TEN-T w milionach EUR

	2002	2003	2002-03	w %
Budżet sieci TEN-T	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Fundusz Spójności	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
EBI	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
EFRR (dane szacunkowe)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Budżet krajowy i źródła prywatne	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
Ogółem	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0 %

WNIOSEK

Łączne nakłady finansowe na inwestycje dotyczące sieci TEN-T w UE-27 w dwuletnim okresie 2002 – 2003 świadczą o tym, że średnia roczna wartość inwestycji dotyczących sieci TEN-T wzrosła w porównaniu z latami 2000 i 2001.

Po dyskusjach z przedstawicielami państw członkowskich uznano jednak, że z uwagi na to, że nakłady inwestycyjne liczy się w cenach stałych, szacunkowa wartość inwestycji na sieć TEN-T może nie odpowiadać rzeczywistości. Na przykład Włochy, dla których lata 2002 i 2003 były okresem intensywnych inwestycji, wydatkowały ponad 22 miliardy EUR na sieć TEN-T. Średnia roczna wartość inwestycji w ciągu tych dwóch lat była niemal dwukrotnie większa w porównaniu do sześciu poprzednich lat; co więcej ta kwota 22 miliardów EUR stanowi ponad 25 % łącznej wartości inwestycji w UE-27. Jeśli weźmie się to pod uwagę i bardziej szczegółowo przeanalizuje inwestycje, okazuje się, że łączna wartość inwestycji przypadająca na państwo w porównaniu z kształtowaniem się PKB – w szczególności w UE-15 – zmniejszyła się; na przykład w Danii jedynie 0,09 % PKB wydano na inwestycje dotyczące sieci TEN-T, z kolei w Słowenii na rozwój sieci TEN-T przeznaczono około 1,46 % PKB.

W przypadku finansowania można stwierdzić, że finansowanie krajowe publiczne w dalszym ciągu jest zdecydowanie najważniejszym źródłem środków na pokrycie największej części kosztów inwestycji dotyczących sieci TEN-T. W celu optymalnego wykorzystania skromnych funduszy wspólnotowych i ułatwienia koordynacji wdrażania niektórych projektów, w szczególności transgranicznych, Komisja, w porozumieniu zainteresowanymi państwami członkowskimi i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, wyznaczyła „koordynatorów europejskich”. Koordynator europejski działa w imieniu i na rzecz Komisji i powinien podejmować działania zmierzające do przyspieszenia realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania.

Wdrażanie 30 priorytetowych projektów dotyczących ruchu międzynarodowego, które mają być zakończone do 2020 r., jest ogólnie rzecz biorąc w toku. W związku z tym roczna wartość inwestycji w 2002 r. i 2003 r. wyniosła około 40 miliardów EUR, jednak wąskie gardła,

zwłaszcza w przypadku odcinków transgranicznych wciąż nie są eliminowane w wystarczającym stopniu i ta sytuacja wymaga poprawy.